

QIRG'IZ TEMIR YO'LI TASHKILOTI VA UNING FAOLIYATI TARIXI

Radjabov Ozodbek, O'zbekiston Milliy universiteti, (DSc)

THE HISTORY OF THE KYRGYZ RAILWAY ORGANIZATION AND ITS ACTIVITIES

*Radjabov Ozodbek, Associate Professor National
University of Uzbekistan, doctor of History*

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ КЫРГЫЗСТАНА И ЕЁ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*Раджабов Озодбек, доцент НУУз, доктор
исторических наук*



<https://orcid.org/0000-0003-0076-5289>

e-mail:

ozodbek.radjabov.1994@inbox.ru



Annotatsiya: Mazkur maqolada Qirg'iz Respublikasida temir yo'l tizimining shakllanishi, uning mustaqillikdan keyingi rivojlanish bosqichlari hamda "Qirg'iz Temir Jolu" davlat korxonasining faoliyati tarixiy nuqtayi nazardan tahlil etilgan. Sovet davrida qurilgan temir yo'l liniyalari, ularning respublika iqtisodiyotidagi o'rni va mustaqillikdan keyingi modernizatsiya jarayonlari yoritiladi. Ayniqsa, yuk va yo'lovchi tashishda duch kelgan muammolar, xalqaro tranzit imkoniyatlari, transport infratuzilmasining holati va mintaqaviy integratsiyadagi o'rni ilmiy asosda ko'rib chiqilgan. Maqola rasmiy hujjatlar, tahliliy hisobotlar va xalqaro tashkilotlar materiallariga asoslanadi.

Kalit so'zlar: Qirg'iziston, temir yo'l, transport tizimi, islohotlar, infratuzilma, tranzit, integratsiya, iqtisodiyot, tarix, rivojlanish.

Abstract: This article explores the formation and development of the railway system in the Kyrgyz Republic, focusing on the historical evolution and current activities of the state-owned enterprise "Kyrgyz Temir Jolu." It covers the Soviet-era railway construction, its economic significance, and post-independence modernization efforts. The study is based on official documents, analytical reports, and materials from international organizations.

Keywords: Kyrgyzstan, railway, transport system, reforms, infrastructure, transit, integration, economy, history, development.

Аннотация: В статье рассматривается формирование железнодорожной системы в Кыргызской Республике, а также деятельность государственного предприятия "Кыргыз темір жолу" в постсоветский период. Анализируются исторические этапы развития, начиная с советского времени, роль железных дорог в экономике страны и процессы модернизации после обретения независимости. Основу исследования составляют официальные документы, аналитические отчёты и материалы международных организаций.

Ключевые слова: Кыргызстан, железная дорога, транспорт, реформы, инфраструктура, транзит, интеграция, экономика, история, развитие.

KIRISH. “1992-yil 28-oktabrda Qirg‘iziston Respublikasi Prezidentining K303 Farmoniga asosan Olmaota temir yo‘l liniyasining Qirg‘iziston Respublikasi hududidan o‘tuvchi 3-Frunze bo‘limi negizida “Qirg‘iziston temir yo‘li boshqarmasi” tashkil etildi”[1].

1992-yildagi “Qirg‘iziston temir yo‘li boshqarmasi” tashkil etilishi, Qirg‘iziston temir yo‘l tizimining mustaqil rivojlanishi va modernizatsiya jarayonidagi muhim bosqich bo‘ldi. Bu qaror temir yo‘l tizimini davlat boshqaruvidan mustaqil boshqaruvga o‘tkazish, transport infratuzilmasini rivojlantirish va mamlakatning iqtisodiy salohiyatini oshirishga yordam berdi. Qirg‘izistonning transport tizimi bo‘yicha amalga oshirilgan islohotlar, mamlakatning xalqaro savdo va tranzitdagi o‘rni kuchaytirishga xizmat qildi. “1994-yilda Markaziy Osiyo Respublikalari tomonidan sobiq O‘rta Osiyo temir yo‘li tashkilotini bo‘lib olish jarayoni to‘liq yakunlandi, joriy tashkilot negizida mustaqillikka erishgan yangi davlatlarning temir yo‘l boshqarmalari shakllantirildi. Shu munosabat bilan Qirg‘iziston Respublikasida ham “Qirg‘iz temir yo‘lu” (KTJ) tuzildi”[2].

“Qirg‘iz temir yo‘lu” (KTJ) tashkil etilishi, Qirg‘izistonning temir yo‘l tizimini mustaqil boshqarish imkoniyatini yaratdi va mintaqaviy transport aloqalarini rivojlantirish, iqtisodiy o‘rni qo‘llab-quvvatlash hamda xalqaro aloqalarni mustahkamlashda muhim bosqich bo‘ldi. Shu bilan birga, temir yo‘l tizimining milliy lashtirilishi, Sovet davridan qolgan muammolarni hal etishga, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va xalqaro tizimga integratsiya qilishga xizmat qildi. Bu jarayon, mustaqillikni mustahkamlash, iqtisodiy rivojlanish va mintaqaviy hamkorlikni rivojlantirish uchun zaruriy shart-sharoitlarni yaratdi. “Qirg‘iz temir yo‘li” tashkiloti Qirg‘iziston Respublikasi transport kompleksidagi vakolatli davlat organi sifatida temir yo‘l transporti sohasida davlat siyosatini amalga oshiradi, temir yo‘l transporti faoliyatini muvofiqlashtiradi, tartibga soladi va nazorat qiladi.

TADQIQOT USULLARI VA ADABIYOTLAR TAHLILI. Maqolani yozishda asosiy metodologik yondashuvlar sifatida obyektiv-tarixiy, tarixiy-qiyosiy va mantiqiy yondashuvlardan foydalanildi.

TADQIQOT NATIJALARI. Qirg‘iziston Respublikasi Prezidenti vazifasini bajaruvchisining 2005-yil 24-maydagi X 187-sonli Farmoni bilan

“Qirg‘iz temir yo‘li” direksiyasi (UKJD) “Qirg‘iziston temir yo‘li” milliy kompaniyasi” davlat korxonasi deb qayta nomlandi[3]. “Tashkilot 2005-yil 19-iyuldagi Qirg‘iziston Respublikasi Hukumatining 301-sonli qarori bilan Qirg‘iziston Respublikasi Transport va kommunikatsiyalar vazirligi tasarrufiga o‘tkazildi”[4].

2005-yilda Qirg‘izistonda temir yo‘l tizimining qayta tashkil etilishi, birinchi navbatda, uning samaradorligini oshirishga, resurslarni to‘g‘ri taqsimlashga va davlat nazoratini kuchaytirishga qaratilgan edi. “Qirg‘iz temir yo‘li” Direksiyasi (UKJD) davlat korxonasi sifatida qayta tashkil etildi va bu davlat tomonidan to‘liq boshqariladigan tuzilma bo‘ldi. Yangi nomlanish davlatning temir yo‘l tizimi ustidan nazoratini yanada mustahkamlashga va uning rivojlanishini boshqarish uchun zarur bo‘lgan yangi struktura yaratishga imkon berdi. Tashkilot tarkibida Lokomotiv xo‘jaligi, ko‘priklar otryadi, yo‘l xo‘jaligi boshqarmasi, elektr energiyasi ta‘minoti, signalizatsiya va aloqa bo‘limi, texnik va moddiy ta‘minot boshqarmasi, vagon xo‘jaligi boshqarmasi, yuk qatnovi va logistika bo‘limi, yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish boshqarmasi, hisob bo‘limi axborotlarini yuritish, temir yo‘l obyektlari va tashiladigan yuklarni harbiylashtirilgan himoya qilishni ta‘minlash bo‘limi, “Qirg‘iz temir yo‘li” milliy kompaniyasining janubiy filiali kabi tarkibiy tuzilmalar faoliyat ko‘rsatadi[5].

“Qirg‘iz temir yo‘li” milliy kompaniyasi davlat tasarrufiga o‘tganligi sababli, davlat tomonidan regulatsiya qilinadi va bu transport tizimining xavfsizligi, samaradorligi va rivojlanishini ta‘minlashda muhim rol o‘ynaydi. Davlatning nazorat va qo‘llab-quvvatlash siyosati temir yo‘l tizimining barqaror ishlashini ta‘minlashga yordam beradi. Qirg‘iz temir yo‘li tashkiloti tarkibidagi vagon deposi 1997-yildan o‘z faoliyatini yurita boshlagan edi. 1997-yil 2-avgustda Belovodsk shahridagi yuk tashuvchi vagonlarni ta‘mirlash zavodi 1-raqamli yuk vagonlari deposi deb qayta nomlandi. 1999-yil 1-iyunda yo‘lovchi tashish vagonlarining 2-deposi tashkil etildi[6].

“Qirg‘iz temir yo‘li” tashkiloti tarkibidagi vagon deposining faoliyati temir yo‘l tizimining asosiy tarkibiy qismi bo‘lib, transportning samaradorligi, xavfsizligi, texnik va iqtisodiy jihatdan rivojlanishiga katta ta‘sir ko‘rsatadi. Vagon deposining tarixiy ahamiyati uning temir yo‘l transportining yaxlit tizimi sifatida ishlashini

ta'minlashdagi roli va iqtisodiy barqarorlikni yaratishda namoyon bo'ladi. Qayd etish lozimki, 2022-yil holatiga ko'ra Vagon deposi nihoyat yuqori texnologiyali ishlab chiqarish obyektiga aylangan, uning asosiy vazifasi yuk va yo'lovchi tashish vagonlari va konteynerlarini ta'mirdan chiqarishdan iborat. Vagon deposida turli modifikatsiyadagi yuk va yo'lovchi vagonlarini, yirik va o'rta tonnajli konteynerlarni mukammal ta'mirlash, eskirgan va foydalanish muddati o'tgan vagonlarni reanimatsiya qilish uchun barcha sharoit yaratilgan.

Qirg'iz temir yo'li tashkiloti tarkibidagi yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish firmasi Qirg'iziston Respublikasi transport va kommunikatsiyalar vazirining 1997-yil 26-maydagi 133-sonli buyrug'iga binoan tashkil etilgan[7]. Ushbu tarkibiy bo'linmada 2022-yil dekabr holatiga ko'ra jami 120 nafar yo'l kuzatuvchi faoliyat yuritgan. Qirg'iz temir yo'li tarkibidagi yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish firmalari temir yo'l tizimining rivojlanishiga, transportning xavfsizligi va sifatiga katta ta'sir ko'rsatdi. Ular nafaqat iqtisodiy foyda, balki mamlakatning madaniy va ijtimoiy rivojlanishiga ham hissa qo'shdi. Shu bilan birga, ular xalqaro aloqalarni mustahkamlash va transport tarmoqlarining rentabelligini oshirishda muhim rol o'ynadi. Yo'lning avtomatlashtirilishi va aloqa vositalari bilan jihozlanishi temir yo'llarda zarur o'tkazuvchanlikni ta'minlaydi, tashishlarni boshqarishni tashkil etish, texnologik jarayonlarni avtomatlashtirish va poyezdlar harakati xavfsizligini oshirish uchun sharoit yaratadi. Joriy vazifalar bilan aloqa signalizatsiyasi va elektr ta'minoti distansiyasi shug'ullanib keladi. Bishkek elektr ta'minoti distansiyasi 126 ta transformator podstansiyalariga ega bo'lib, tashkilotda o'rnatilgan quvvat 27370 kVt bo'lib, shundan 10 kVt kuchlanish uchun – 86 birlik, 6 kVt – 40 dona, 3 ta dizel statsionar elektr stansiyalariga yo'naltiriladi[8]. "Qirg'iz temir yo'li" milliy kompaniyasining janubiy filiali Jalolobod, O'sh, Qashg'ar-qishloq stansiyalaridan iborat bo'lib, to'liq mexanizatsiyalashgan bo'linma sanaladi. Bo'linma tarkibida tokarlik, motor ta'mirlash, akkumulyator, temirchilik sexi, yuzlab elektr kranlar, yuk qatnovining dizelli ko'makchilari, traktorlar parki mavjud.

Axborot va hisoblash markazi "Qirg'iz temir yo'lu" milliy kompaniyasi tarkibida 1992-yilda tashkil etilgan edi[9]. Bo'lim zimmasiga asosiy faoliyat jarayonida axborotni yig'ish, qayta ishlash va uzatish, mavjud ma'lumotlarni qayta ishlash

tizimlarini modernizatsiya qilish, dasturiy ta'minot va hisoblash texnikasi, avtomatlashtirilgan tizimlarni ishlab chiqish, yetkazib berish va ulardan foydalanish, temir yo'l transportining ekspluatatsion ishini axborot bilan ta'minlashda ilg'or mahalliy va xorijiy operatsion tajriba bilan boyitishga qaratilgan. Bo'lim tarkibida 2021-yil yanvar holatiga ko'ra 206 nafar xodim faoliyat ko'rsatib, ularning 95 nafari texnik-muhandislardan iborat. Bo'lim tashkil qilingan paytdagi rahbari L.N.Kashko "Faxriy temiryo'ldchi" unvoniga sazovor bo'lgan edi.

Tashkilot tarkibidagi muhim bo'limlardan sanalganligi sababli Axborot va hisoblash markazida 1995-yildan boshlab "Ekspress" (Tezkor) sho'ba tashkil etilgan edi. Ekspress bo'limi operativ ishlaydi va shaharlararo poyezdlarda chiptalar sotishni boshqarish va o'rinlarni bron qilish bo'yicha davlatlararo avtomatlashtirilgan tizimdan foydalanadi[10]. Qayd etish lozimki, Markaziy Osiyo mamlakatlari ichida birinchi bo'lib Qirg'iz temir yo'li tashkiloti temir yo'l chiptalarini sotishni avtomatlashtirilgan onlayn tizimiga o'tkazishga harakat qilgan, qisman buning uddasidan chiqqan tashkilot edi. ATOBT bo'limi (avtomatlashtirilgan transport operatsion boshqaruv tizimi) 1996-yilda tashkil etilgan. Bo'lim MDH davlatlaridagi inventar park vagonlari va konteynerlarining harakat chizmalarini tahlil qiladi, harakat yo'nalishlari bo'yicha ma'lumotlar to'playdi, vagonlarga yuklarni ortish va tushirishni operativ nazorat qilib, mijozlarga aniq ma'lumotlar taqdim etadi[11]. Bo'lim faoliyatining bunday yo'lga qo'yilishiga asosiy sabab Qirg'iziston temir yo'l tarmoqlarining qo'shni qardosh respublikalar temir yo'l tarmoqlariga yuqori darajada bog'langanligidir. Ko'priklarni qurilish otryadi 1993-yil yanvar oyida tashkil qilingan edi. Uning asosiy bazasi Bishkek shahrida joylashgan bo'lib, uning tarkibida armatura, stolyarlik, mexanika, kompressor, qozonxona sexlari faoliyat ko'rsatgan. Rossiya Federatsiyasi va XXR ning bo'limga ko'rsatgan moliyaviy ko'magi natijasida ekskavator, ko'tarma kranlar, buldozerlar sotib olingan. Bo'limning eng muvaffaqiyatli harakati Baliqchi-Qo'chqortepa temir yo'l liniyasining barpo qilinishidagi ko'priklar qurilishini tenderda yutib olganligi edi[12]. Qirg'iz temir yo'li ko'priklarni qurilish otryadining faoliyati temir yo'l tizimining rivojlanishi, xavfsizlikni oshirish va transport tarmog'ining samaradorligini ta'minlashga katta hissa qo'shdi. Ko'priklarning qurilishi va ta'miri orqali

nafaqat transport tizimining uzluksiz ishlashini, balki iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishni ham rag'batlantirish mumkin bo'ldi. Ko'prik qurilish otryadi tomonidan amalga oshirilgan ishlar transport infratuzilmasining asosiy tarkibiy qismi sifatida muhim ahamiyat kasb etadi. Temir yo'llardagi yong'in holatlarining oldini olish va yuk va yo'lovchi qatnovining xavfsiz harakatini ta'minlash maqsadida 1996-yil dekabr oyidan boshlab harbiylashtirilgan muhofaza bo'limi o'z faoliyatini boshlagan. Bo'limga 1997-yilda Zabolotnev Valeriy Nikolayevich rahbar etib tayinlangan. Harbiy qism xizmatchilarining soni dastlab 36 kishilik brigada bilan ish boshlagan[13].

Harbiylashtirilgan muhofaza bo'limi temir yo'l tarmog'ini, uning inshootlarini va transport vositalari xavfsizligini ta'minlashda katta rol o'ynaydi. Bu nafaqat texnik nuqtayi nazardan, balki xavfsizlik siyosatini amalga oshirish nuqtayi nazaridan ham muhimdir. Harbiylashtirilgan bo'lim temir yo'l infratuzilmasini hujumlar va terroristik xurujlardan himoya qilish uchun ham maxsus chora-tadbirlar ko'rmoqda. Bu, shuningdek, xavfsizlik kuchlarining tayyorligini va temir yo'l infratuzilmasini mustahkamlashni ta'minlashga yordam beradi. 2022-yil dekabr holatiga ko'ra Lugovaya, Shopokova, Qorabolta, To'qmoq, Bistrovka, Baliqchi, O'sh, Qashg'ar-qishloq, Qorasuv, Jalolobodagi temir yo'l stansiyalari to'liq muhofazaga olingan. Qo'riqlov bo'linmalarining xizmat sifatini yaxshilash maqsadida Bishkek-1 temir yo'l stansiyasida maxsus kinologik laboratoriya ochilgan bo'lib, unda xizmat itlari parvarishlanib kelinmoqda.

XULOSA. Xulosa sifatida ta'kidlash lozimki, Qirg'iz temir yo'li tashkiloti temir yo'l infratuzilmasi va harakat tarkibiga egalik qiluvchi, vertikal integratsiyalashgan muassasa bo'lib, u temir yo'ldagi yuk va yo'lovchi qatnovi uchun javobgardir. Joriy tashkilot Markaziy Osiyo davlatlarining temir yo'l tashkilotlari ichida hajm va qamrov, iqtisodiy faollik jihatidan eng kichkina tashkilot bo'lib qolmoqda. Rasmiy Bishkek temir yo'l tashkilotini milliy iqtisodiyotning o'sishida o'ziga xos rol o'ynashini xohlaydi. Ammo tarmoqdagi bozor mexanizmlarining yaxshi ishlamasligi, iqtisodiy samaradorlik va tijoriy ko'rsatkichlarning past ekanligi, xizmat ko'rsatish sifatining zamonaviy standartlarga mos kelmasligi kabi omillar bunga to'sqinlik qilib kelmoqda. Bir qancha xalqaro

tashkilotlar va ekspertlar guruhi tomonidan Qirg'iz temir yo'li tashkiloti faoliyatini takomillashtirish uchun rasmiy hukumat, xalqaro donorlik tashkilotlarining moliyaviy ko'maklari va institutsional islohotlar paketi taklif etib kelinadi.

ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. Тютеебаев Н. Без железных нервов не обойтись (Беседа с зам.нач.дирекции по обслуживанию пассажиров Бишкекского отделения Алма-Атинской железной дороги) // Вечерний Бишкек. – 1992. – 30 октябрь.
2. Акаев А. Кыргызская государственность, кыргызский этнос Манас. – 2002. – С. 259.
3. Солтоева А. Кто сегодня назначает начальников (О создавшейся ситуации в Управления Кыргызской железной дороги) // Вечерний Бишкек. – 2005. – № 115 (21 июня). – С. 6.
4. Тюлеев Н. Дайте время и не мешайте (Беседа с ген.дир. Нац.компания Кыргыз темир жолу // Дело. – 2006. – № 39(15 ноября).
5. Elektron resurs: <https://kjd.kg/ru/about/branches/>. Murojaat qilingan sana: 20.04.2021.
6. Сорокина З. Спаситель контейнеры // Вечерний Бишкек. – 1999. – 5 июня.
7. Такырбашев А. Наш паровоз, вперед! – Бишкек: Слова Кыргызстана. – 1997. – С. 12.
8. Кыргыз темир жолуна 100 жыл. Книга-альбом. – Бишкек, 2024. – С. 47.
9. Нурматов С. Своя дорога // Эхо Ош. – 1992. – 23 июня.
10. Elektron resurs: <https://kjd.kg/ru/about/branches/>. Murojaat qilingan sana: 20.04.2021.
11. Кыргыз темир жолуна 80 жыл. Книга-альбом. Составитель Казыбаев П. – Бишкек: Учкун, 2004. – С. 52.
12. Андреева В. Дружба дружбой // Вечерний Бишкек. – 1994. – 13 окт.
13. Кыргыз темир жолуна 80 жыл. Книга-альбом. Составитель Казыбаев П. – Бишкек: Учкун, 2004. – С. 59.