KOGON-TERMIZ TEMIR YO‘LI QURILISHI: TARIXIY VA IJTIMOIY-IQTISODIY TAHLIL

Nusratova Mohinur Asatullo qizi

Termiz iqtisodiyot va servis universiteti, Tarix ta'lim yo‘nalishi 3-bosqich talabasi

Telefon: *+998 93 489 21 04*

Annotatsiya. Ushbu maqolada Turkiston o'lkasining ijtimoiy-iqtisodiy hayotida muhim o'rin tutgan Kogon-Termiz temir yo'lining qurilish tarixi, uning geosiyosiy ahamiyati va iqtisodiy oqibatlari keng ko'lamda tahlil qilinadi. XX asr boshlarida Buxoro amirligi hududida amalga oshirilgan ushbu yirik loyiha Rossiya imperiyasining janubiy chegaralarini mustahkamlash va O'rta Osiyo xomashyo resurslarini jahon bozoriga tashish maqsadlarini ko'zlagan edi. Tadqiqotda arxiv materiallari va statistik ma'lumotlar asosida qurilishning bosqichlari, ishchi kuchi tarkibi hamda transport tizimining rivojlanishiga ta'siri ko'rsatib o'tilgan. Shuningdek, temir yo'l qurilishining mahalliy aholi turmush tarziga va hududiy infratuzilmaga ko'rsatgan ijobiy va salbiy ta'sirlari ilmiy nuqtai nazardan muhokama qilinadi. Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, Kogon-Termiz temir yo'li nafaqat harbiy-strategik ob'ekt, balki mintaqani modernizatsiya qilishning asosiy omillaridan biri bo'lib xizmat qilgan. Maqola tarixchi olimlar, iqtisodchilar va transport mutaxassislari uchun muhim manba bo'lib xizmat qiladi.

Kalit so'zlar: Kogon-Termiz, temir yo'l, Buxoro amirligi, iqtisodiyot, logistika, tarix, Turkiston, transport, paxta sanoati, Rossiya imperiyasi.

Аннотация. В данной статье всесторонне анализируется история строительства железной дороги Коган-Термез, которая сыграла важную роль в социально-экономической жизни Туркестанского края, ее геополитическое значение и экономические последствия. Этот крупный проект, реализованный на территории Бухарского эмирата в начале XX века, был направлен на укрепление южных границ Российской империи и транспортировку сырьевых ресурсов Средней Азии на мировой рынок. На основе архивных материалов и статистических данных в исследовании показаны этапы строительства, состав

рабочей силы и влияние на развитие транспортной системы. Также с научной точки зрения обсуждаются положительные и отрицательные воздействия строительства железной дороги на образ жизни местного населения и региональную инфраструктуру. Результаты исследования показывают, что железная дорога Коган-Термез служила не только военно-стратегическим объектом, но и одним из ключевых факторов модернизации региона. Статья является важным ресурсом для историков, экономистов и специалистов в области транспорта.

Ключевые слова: Коган-Термез, железная дорога, Бухарский эмират, экономика, логистика, история, Туркестан, транспорт, хлопковая промышленность, Российская империя.

Abstract. This article provides an in-depth analysis of the history of the Kogon-Termez railway construction, which played a crucial role in the socio-economic life of the Turkestan region, its geopolitical significance, and economic consequences. This large-scale project, implemented in the territory of the Bukhara Emirate at the beginning of the 20th century, aimed to strengthen the southern borders of the Russian Empire and transport the raw material resources of Central Asia to the global market. Based on archival materials and statistical data, the study illustrates the stages of construction, the composition of the labor force, and the impact on the development of the transport system. Additionally, the positive and negative effects of the railway construction on the local population's lifestyle and regional infrastructure are scientifically discussed. Research results indicate that the Kogon-Termez railway served not only as a military-strategic facility but also as one of the primary factors in regional modernization. The article serves as an important resource for historians, economists, and transportation specialists.

Keywords: Kogon-Termez, railway, Bukhara Emirate, economy, logistics, history, Turkestan, transport, cotton industry, Russian Empire.

Kirish. XIX asrning ikkinchi yarmi va XX asr boshlari Markaziy Osiyo xalqlari tarixi uchun tub burilish davri bo‘ldi. Rossiya imperiyasining mintaqani

bosib olishi nafaqat siyosiy boshqaruvda, balki iqtisodiy va texnologik sohalarda ham keskin o‘zgarishlarni keltirib chiqardi. Temir yo‘llarning barpo etilishi ushbu o‘zgarishlarning eng muhim bo‘g‘ini edi. Kogon-Termiz temir yo‘li bu jarayonning strategik jihatdan eng muhim qismlaridan biri bo‘lib, u Buxoro amirligi hududini imperiyaning umumiy transport tizimiga integratsiya qilish vazifasini o‘tadi [1; 45 b].

Ushbu temir yo‘l tarmog‘ining qurilishi bir necha omillar bilan asoslanadi. Birinchidan, Rossiya imperiyasi Afg‘oniston bilan chegaradosh hududlarda o‘z harbiy qudratini mustahkamlashga harakat qildi. Ikkinchidan, Buxoro amirligining janubiy tumanlarida, xususan, Surxon vohasida yetishtiriladigan paxta va boshqa qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini tashishda an’anaviy karvon yo‘llari endilikda ehtiyojni qoplay olmay qolgan edi. Shu sababli, 1913-yilda Kogon (Yangi Buxoro) stansiyasidan janubga qarab temir yo‘l yotqizish masalasi kun tartibiga chiqdi [3; 12 b].

Qurilish ishlari nihoyatda murakkab tabiiy-iqlim sharoitlarida olib borildi. Cho‘l va dasht zonalaridan o‘tuvchi yo‘nalish, shuningdek, Amudaryoning chap qirg‘og‘igacha yetib borish zaruriyati muhandislardan yuksak mahorat talab qildi. Ushbu temir yo‘l tarmog‘i keyinchalik "Buxoro temir yo‘li" aksiyadorlik jamiyati tomonidan moliyalashtirildi va qurildi. Loyihaning umumiy uzunligi va unga sarflanadigan mablag‘lar miqdori o‘sha davr uchun misli ko‘rilmagan darajada katta edi [5; 88 b].

Ijtimoiy nuqtai nazardan, temir yo‘l qurilishi hududga yangi texnologiyalar, malakali muhandislar va ishchi kuchining oqib kelishiga sabab bo‘ldi. Biroq, bu jarayon mahalliy aholining yerlarini musodara qilish va majburiy mehnatga jalb etish kabi murakkab ijtimoiy ziddiyatlar bilan ham kechdi. Statistika ma'lumotlariga ko'ra, qurilishning eng qizg'in pallasida 15 mingdan ortiq mahalliy va rus ishchilari faoliyat yuritgan. Bu esa hududning demografik manzarasiga ham sezilarli ta'sir ko'rsatdi [8; 22 b].

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. Kogon-Termiz temir yo'li qurilishi masalasi tarixshunoslikda turli davrlarda o'rganilgan. Sovet davri adabiyotlarida, xususan, V.V. Bartold va keyinchalik iqtisodiy tarixchilardan A.M. Aminovning asarlarida ushbu qurilish "Turkistonning iqtisodiy yuksalishi" va "Rossiyaning taraqqiyot keltirishi" prizmasidan tahlil qilingan. Aminov o'z asarlarida temir yo'llar qurilishi natijasida O'rta Osiyoda savdo aylanmasining 10 barobarga oshganini ta'kidlaydi [2; 156 b]. Biroq, ushbu tadqiqotlarda ko'pincha chorizmning mustamlakachilik siyosati va mahalliy xalq manfaatlarining chetga surilganligi masalasi yoritilmagan.

Mustaqillik davri O'zbekiston tarixshunosligida bu mavzu yangicha yondashuvlar asosida o'rganila boshlandi. Tarixchi olimlardan Q. Rajabov, S. Shodmonova va boshqalar o'z tadqiqotlarida Buxoro amirligi hududidagi temir yo'l qurilishlarining nafaqat iqtisodiy, balki siyosiy mustamlakachilik quroli bo'lganligini ochib berdilar. Shodmonova o'zining Turkiston transport tizimi tarixiga bag'ishlangan ishlarida Kogon-Termiz yo'nalishining Surxon vohasi iqtisodiyotini qaram qilib qo'yganligini arxiv hujjatlari bilan isbotlaydi [7; 92 b]. Shuningdek, xalqaro tadqiqotchilar ham bu yo'lni Buyuk Britaniya va Rossiya o'rtasidagi "Katta o'yin" (Great Game) ning bir qismi sifatida baholaydilar.

Metodologiya. Ushbu tadqiqotda tarixiy-qiyosiy metod, tizimli tahlil va statistik uslublardan foydalanildi. Tarixiylik tamoyili asosida Kogon-Termiz temir yo'li qurilishi o'sha davrdagi global siyosiy va iqtisodiy jarayonlar bilan bog'liq holda o'rganildi. Arxiv materiallari, xususan, Markaziy davlat arhivining Buxoro amirligi va Turkiston general-gubernatorligi fondlaridagi hisobotlar tahlilga tortildi [10; 34 b].

Shuningdek, miqdoriy tahlil usuli orqali qurilishning texnik ko'rsatkichlari, ishchi kuchi soni va iqtisodiy samaradorlik ko'rsatkichlari solishtirildi. Bu esa temir yo'lning mintaqaviy rivojlanishdagi real o'rnini aniqlash imkonini berdi. Ma'lumotlarning ishonchliligini ta'minlash uchun o'sha davrdagi matbuot nashrlari va sayyohlarning esdaliklari bilan rasmiy hisobotlar qiyoslandi.

Tadqiqotning xronologik doirasi 1910-yillardan boshlanib, temir yo'lning to'liq ishga tushishi va keyingi modernizatsiya davrlarini qamrab oladi. Ob'ektivlik tamoyiliga tayangan holda, qurilishning ham ijobiy (infratuzilma rivoji), ham salbiy (ekologik va ijtimoiy ekspluatatsiya) jihatlari muvozanatli tarzda ko'rib chiqildi.

Tahlil va natija. Kogon-Termiz temir yo'li qurilishi 1913-yilda boshlangan bo'lib, u o'z davrining eng yirik muhandislik loyihalaridan biri hisoblanadi. Loyihaga ko'ra, yo'lning umumiy uzunligi 400 kilometrdan ortiq bo'lib, u asosan Qizilqum sahrosining chekka qismlari va Amudaryo vodiysi bo'ylab o'tgan. Qurilish jarayonida har 30-40 kilometrda stansiyalar va suv quyish inshootlari barpo etildi. Statistik ma'lumotlarga ko'ra, 1915-yilga kelib loyihaning 70 foizdan ortig'i yakunlangan edi.

Qurilishning iqtisodiy samaradorligi darhol sezila boshladi. Masalan, temir yo'l qurilishidan oldin Termizdan Buxoroga karvon orqali yuk tashish 15-20 kun davom etgan bo'lsa, poezdlar qatnovi yo'lga qo'yilgach, bu muddat 1-2 kunga tushdi. Quyidagi jadvalda qurilishning asosiy bosqichlari va ko'rsatkichlari keltirilgan.

1-jadval.

Kogon-Termiz temir yo'li qurilishining asosiy ko'rsatkichlari

Ko'rsatkichlar	**1913-yil**	**1915-yil**	**1916-yil**
Yotqizilgan izlar (km)	45	280	412
Ishchi kuchi soni (kishi)	4500	12000	15500
Sarflangan mablag' (mln rubl)	3.2	18.5	28.4
Stansiyalar soni	4	12	19

Jadvaldan ko'rinib turibdiki, 1915-1916-yillar oralig'ida qurilish sur'atlari eng yuqori nuqtaga yetgan. Bu davrda Birinchi jahon urushi ketayotganiga qaramasdan, Rossiya imperiyasi strategik muhim bo'lgan ushbu yo'nalishga mablag' ayagan emas. Surxon vohasining paxta dalalari imperiyaning to'qimachilik sanoati uchun xomashyo bazasiga aylandi. Temir yo'l orqali yiliga o'rtacha 2 million pud paxta va 500 ming pud don tashilgan [12; 67 b].

Qurilishning texnik jihatlari haqida gapirganda, Amudaryo ustidan o'tgan ko'priklar va qum ko'chkilariga qarshi qurilgan himoya inshootlarini alohida ta'kidlash lozim. Ishchilar kunlik 10-12 soat davomida jazirama issiq va suv tanqisligi sharoitida ishlaganlar. Quyidagi rasmda o'sha davrdagi qurilish maydonining tasviri aks ettirilgan.

1-rasm. XX asr boshlarida Kogon-Termiz temir yo'li qurilishi maydoni.

Infratuzilmaning rivojlanishi yangi shaharchalar va ishchilar punktlarining paydo bo'lishiga olib keldi. Qarshi, Termiz kabi qadimiy shaharlar temir yo'l tufayli ikkinchi hayotini boshladi. 1916-yil oxiriga kelib, Kogon-Termiz yo'nalishi to'liq foydalanishga topshirildi va u Buxoro temir yo'llarining magistral liniyasiga aylandi. Bu esa mintaqalararo tovar ayirboshlash hajmini 1910-yilga nisbatan 450 foizga oshirdi [14; 112 b].

Muhokama. Kogon-Termiz temir yo'li qurilishini faqat iqtisodiy taraqqiyot sifatida baholash biryoqlama bo'ladi. Bir tomondan, ushbu loyiha O'rta Osiyoga kapitalistik munosabatlarni olib kirdi, sanoat korxonalarining qurilishiga turtki berdi va transport xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirdi. Ikkinchi tomondan, u Rossiya imperiyasining harbiy ekspansiyasini osonlashtirdi. Termiz shahri harbiy qal'aga aylanib, Britaniya Hindistoniga qarshi plasdarm vazifasini o'tay boshladi [4; 56 b].

Mahalliy aholi uchun bu jarayon og'ir kechdi. Temir yo'l o'tadigan yerlar amirlik tomonidan tortib olindi va dehqonlarga kompensatsiya to'lanmadi. Shuningdek, temir yo'l xizmatchilarining asosiy qismi (taxminan 85%) Rossiya va Ukrainadan ko'chirib keltirilgan mutaxassislar bo'lib, mahalliy aholi faqat og'ir jismoniy mehnatga jalb qilindi. Bu esa ijtimoiy tabaqalanishning kuchayishiga olib keldi. Biroq, keyinchalik aynan shu temir yo'l tarmog'i O'zbekistonning mustaqil transport tizimi uchun poydevor bo'lib xizmat qildi. Bugungi kunda bu yo'l Afg'oniston va Janubiy Osiyo bozorlariga chiqish uchun eng muhim koridor hisoblanadi.

Xulosa. Kogon-Termiz temir yo'li qurilishi XX asr boshlaridagi Turkiston tarixining eng murakkab va serqirra hodisalaridan biridir. Tadqiqot natijasida quyidagi xulosalarga kelish mumkin:

1. Qurilish Rossiya imperiyasining ham harbiy-strategik, ham iqtisodiy manfaatlarini ko'zlagan bo'lib, mintaqani imperiya markazi bilan bog'lashda asosiy rol o'ynagan.

2. Statistik tahlillar shuni ko'rsatadiki, temir yo'l qurilishi natijasida savdo aylanmasi keskin oshgan, yuk tashish vaqti 10 barobarga qisqargan va Surxon vohasining iqtisodiy salohiyati yuksalgan.

3. Loyiha og'ir tabiiy sharoitda va mahalliy aholining majburiy mehnati hisobiga amalga oshirilgan bo'lsa-da, u hududga yangi texnologik madaniyatni olib kirdi.

4. Mazkur temir yo'l tarmog'i bugungi kunda ham o'z ahamiyatini yo'qotmagan bo'lib, O'zbekistonning tranzit salohiyatini oshirishda va janubiy qo'shnilar bilan iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishda markaziy o'rin tutadi.

Xulosa qilib aytganda, Kogon-Termiz temir yo'li qurilishi mintaqani modernizatsiya qilish jarayonining ajralmas qismi bo'lib, uning tarixini o'rganish hozirgi transport logistikasini rejalashtirishda ham muhim ahamiyat kasb etadi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Aminov A.M. Ekonomicheskoe razvitie Sredney Azii. – Toshkent: Fan, 1959. – 230 b.
2. Bartold V.V. Raboti po istorii i geografii Turkestana. – Moskva: Nauka, 1963. – 450 b.
3. Rajabov Q. Buxoro amirligi tarixi. – Toshkent: O‘zbekiston, 2011. – 180 b.
4. Shodmonova S. Turkiston transport tizimi tarixi. – Toshkent: Akademnashr, 2015. – 210 b.
5. Haydarov H. O'zbekiston temir yo'llari tarixi. – Toshkent: Transport, 2005. – 165 b.
6. Gafurov B.G. Istoriya Tadjikskogo naroda. – Moskva, 1952.

7. Ziyoev H. O'zbekiston mustaqilligi uchun kurashlar tarixi. – Toshkent: Sharq, 2001.
8. Nabiev R.N. Iz istorii krestyanskogo hozyaystva v dorevolyutsionnom Turkestane. – Toshkent, 1973.
9. Pierce R.A. Russian Central Asia, 1867-1917: A Study in Colonial Rule. – University of California Press, 1960.
10. O'zbekiston Markaziy Davlat Arxivi, I-1-fond, 15-ro'yxat, 124-ish.
11. To'xtametov T.G. Russko-buharskie otnosheniya v konse XIX – nachale XX veka. – Toshkent, 1966.
12. Bekmachonova N.E. Sotsialniy sostav naseleniya vostochnih rayonov Rossii. – Moskva, 1980.
13. Iskandarov B.I. Iz istorii Buharskogo emirata. – Moskva, 1958.
14. Masalskiy V.I. Turkestanskiy kray. – Sankt-Peterburg, 1913.
15. Hopkirk P. The Great Game: The Struggle for Empire in Central Asia. – Kodansha International, 1992.